

# **Het perspectief van de gebiedsontwikkelaar op mobiliteitsgeluk: combineren van functionaliteit en beleving**

Marisca van de Deen  
18-05-18

Veel mobiliteitsvraagstukken worden veelal economisch en technisch benaderd. Hierbij staat de vraag centraal hoe mobiliteit efficiënter, slimmer en goedkoper georganiseerd wordt. Maar hoe wordt hierin de beleving van de eindgebruiker meegenomen? Op welke wijze wordt mobiliteit ervaren, wat zijn wensen in beleving en hoe veranderen deze? We gaan in gesprek met Friso de Zeeuw, emeritus hoogleraar Gebiedsontwikkeling aan de TU-Delft, projectontwikkelaar en adviseur en bestuurder in het fysieke domein. We zijn benieuwd naar zijn visie en leggen hem vijf vragen voor.

## ***1. Hoe benader je de menselijke beleving in de vraagstukken waar je bij betrokken wordt?***

Menselijke beleving is van groot belang voor de ruimtelijke kwaliteit van projecten en nog steeds onderwaardeerd. Ruimtelijke kwaliteit bestaat uit drie pijlers. De eerste is de gebruikswaarde, hoe kom je vlot, comfortabel, veilig en goedkoop van A naar B. De tweede is de toekomstwaarde. Is de weg die we aanleggen over twintig jaar nog steeds bruikbaar? Houden we rekening met duurzaamheid en het milieu? De derde pijler is beleving en ook die is essentieel voor ruimtelijke kwaliteit. Hoe ervaar je je het transportmiddel? En de omgeving waar je doorheen rijdt? Heeft het station een prettige uitstraling? Door ontwerpers wordt nog steeds onvoldoende gezien hoe projecten op microniveau door verschillende gebruikers worden ervaren. Het gaat dan niet alleen om de reiziger maar ook aan de bewoner in de buurt van infrastructuur, die daar de nadelige effecten van ervaren. Vaak is dat trouwens een en dezelfde persoon.

Dat belevingswaarde is onderwaardeerd, dat merk ik voorbeeld bij studenten die enorme pleinen ontwerpen waarbij al het autoverkeer onder de grond is weggewerkt. Dat is twee keer mis: grote, lege pleinen zijn ongezellig en altijd winderig. En de meeste plannen worden onbetaalbaar als je ten behoeve van leefbaarheid en beleving al het verkeer, dus niet

alleen het parkeren, onder de grond wilt brengen. Bij de A2 naar Maastricht is het gelukt, evenals bij het spoor dat de binnenstad van Delft doorkruiste. Het verkeer gaat onder de grond en op maaiveld komt ruimte voor gebiedsontwikkeling, met een aantrekkelijke mix van functies.

Goede inpassing van infrastructuur is een must; daar komt de laatste decennia terecht meer aandacht voor. Maar de A4 tussen Delft naar Schiedam is bijvoorbeeld door de verdiepte ligging en extra ruimte voor natuur, recreatie, landbouw en bewonerswensen het duurste stukje snelweg van Nederland geworden. Als we dat overal zo zouden doen, zijn we snel door de infrastructuurbudgetten heen. Het spanningsveld tussen een uitstekende omgevingskwaliteit enerzijds en de financiële mogelijkheden anderzijds zal altijd blijven.

## ***2. Hoe speelt de functionaliteit 'mobiliteit' een rol in projecten waarbij je betrokken bent? Heb je een voorbeeld?***

Op het vlak van gebiedsontwikkeling is er geen project waarin mobiliteit geen rol speelt. In de nieuwe Nationale Omgevingsvisie (NOVI) die de Rijksoverheid voorbereidt is verstedelijking samen mobiliteit is één cluster samengenomen; dat zegt ook al wat. We leven in een uniek land waarin 'nabijheid' de kracht is. Toegang tot werk, onderwijs, (stedelijke) voorzieningen, tot water en natuur: alles is praktisch onder handbereik en nooit ver weg. Nederland bestaat uit kleine steden en dorpen met daartussen groen en water. Daar moeten we zuinig op zijn en die structuur moeten we zien te versterken.

Binnen mijn vakgebied gebiedsontwikkeling zijn de energietransitie en de innovaties in mobiliteitssector het meest ingrijpend. De kunst om adequaat op veranderingen in mobiliteit, in te spelen. Ook juist op het vlak van menselijk gedrag en beleving. Neem de zelfsturende auto: wanneer komt die, in welke mate en welke gevolgen heeft deze op de mobiliteitskeuze van mensen? We weten het simpelweg niet. Deze innovaties geven sommigen aanleiding tot doemdenken. Maar nog erger zijn mensen die het nieuwe paradijs voor zich zien: particulier autobezit zou verdwijnen, verkeerswegen zouden voor andere stedelijke functies beschikbaar komen en parkeerplaatsen zouden massaal kunnen worden opgeruimd. Allemaal naïef wensdenken. Nieuwe vormen van mobiliteit gaan hoe dan ook nieuwe knelpunten en uitdagingen met zich meebrengen.

In de wensen van eindgebruikers zijn ook voortdurend verschuivingen te zien, maar die zijn in het algemeen overzichtelijk. Zo neemt in de grote steden, in de binnenstad het autogebruik af. Daar spelen projectontwikkelaars op in: zij kunnen in hun plannen minder parkeervoorzieningen aan te leggen. Ook kan je bijvoorbeeld parkeergarages zo ontwerpen dat ze later voor een andere functie ingezet kunnen worden of eenvoudig af te breken zijn. Prima. Maar het autobezit neem in het algemene zin niet af. Jonge mensen schaffen op latere leeftijd een auto aan, dat heeft ook financiële redenen. Maar mensen buiten de stedelijke regio's worden steeds afhankelijker van de auto.

Een andere ontwikkeling is de opkomst van de elektrische fiets. Dat heeft bijna niemand voorzien. Gemeenten en regio's spelen er op in door netten van snelfietspaden aan te leggen. Zo zie je dat we in dit dichtgeorganiseerde land toch wel in staat zijn om onverwachte veranderingen het hoofd te bieden.

### ***3. Het combineren van mobiliteit in ruimtelijke ordening en landschapsarchitectuur is helaas geen vanzelfsprekendheid. Wat is jouw ervaring hierin?***

Vanuit de gebiedsontwikkeling werk je altijd multidisciplinair. Het combineren van belangen, functies, geldstromen en kennis terreinen is een kernpunt van ons vak. Wij proberen van belangentegenstellingen een harmonieus plan te maken. Dat lukt heus niet altijd; soms moet de overheid de knoop doorhakken en een vervelende beslissing nemen. Stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten helpen bij het overwinnen van de belangenstegenstellingen door het zoeken van de beste functiecombinaties, met vernuftige, creatieve ontwerpen. Als het goed is speelt daar beleving door de verschilde groepen gebruikers daar een wezenlijke rol in.

Voorbeeld. Er moeten in dit land 800.000 woningen worden bijgebouwd. Voor een deel gaat dat in landbouwgebieden in de buurt van de steden. Mijn stelling dat met een goed ontwerp voor die woningbouwplannen aan de randen het landschap, de biodiversiteit en recreatiemogelijkheden er op vooruit gaan. Langbouwgronden zijn nu vaak dooie graslanden of halve industriegebieden.

### ***4. Hoe zie jij een verre toekomst waarin onze mobiliteit slimmer georganiseerd is, maar ook de menselijke beleving centraal staat?***

Ik weiger te dromen om dat het zinvoller is om realistisch te zijn en een concreet handelingsperspectief te hebben. We moeten inzetten op verdere integratie van verschillende verkeersmodaliteiten. En daarnaast op de combinatie met ICT en bij voorbeeld dynamisch verkeersmanagement. De strijd tegen de verkokering is van alle tijden en eigenlijk nooit te winnen. Maar het moet wel gebeuren. Een voorbeeld. Ik ben ervan overtuigd dat een concept als MAAS (Mobility As A Service) in de afgelopen 15 jaar onvoldoende van de grond is gekomen komt door verkokering van technische systemen en van de verschillende betrokken organisaties. Ik heb geleerd dat de techniek op zich geen belemmering meer is.

En wat dacht je van de bus? De hoog stedelijke elite kijkt neer op hoogwaardig openbaar vervoer in de vorm van bus-systemen. Ten onrechte. Kijk naar het R-net in de Randstad waar inmiddels 37 buslijnen deel vanuit maken. Vrije busbanen, comfortabele milieuvriendelijke bussen in hoge frequentie, gerieflijke haltes. Het is (in aanleg en exploitatie) goedkoper, beter faseerbaar en fijnmaziger dan rail. En daarmee flexibeler om aan te passen aan veranderlijke wensen van eindgebruikers.

### ***5. Heb je een advies voor professionals werkzaam in de Smart Mobility sector?***

In de eerste plaats: besteed veel aandacht aan goed opdrachtgeverschap. En op elk niveau raad ik professionals aan de verantwoordelijkheid te voelen om multidisciplinair te denken.

Mobiliteit is altijd verbonden met en afhankelijk van andere vraagstukken. Wees daarbij ook ontvankelijk voor andere perspectieven. En verplaats je zelf stelselmatig in de gebruikersrol. Er lopen veel rationele, superslimme geesten rond in de mobiliteitssector, maar de tijd is gekomen om de psychologie op grote schaal te integreren in onze vraagstukken.

Daarnaast zal de relatie met mijn domein gebiedsontwikkeling alleen maar intensiever worden, nu mensen en bedrijven zich steeds meer concentreren in stedelijke regio's. We zijn steeds meer op elkaar aangewezen. Ik vind dat geen vervelend vooruitzicht.